

"Willingness to pay for security" bei Passagierkontrollen am Flughafen: zu den individuellen Kosten öffentlicher Sicherheit

Lüdemann, Christian; Schlepper, Christina

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Centaurus-Verlag

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lüdemann, C., & Schlepper, C. (2010). "Willingness to pay for security" bei Passagierkontrollen am Flughafen: zu den individuellen Kosten öffentlicher Sicherheit. *Soziale Probleme*, 21(1), 117-134. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-317243>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Soziale Probleme

Zeitschrift für soziale Probleme und soziale Kontrolle

21. Jahrgang, 2010, Heft 1

Editorial: Die Soziale Probleme in neuem Gewand 5

Ethnische Diskriminierung und soziale Kontrolle in Frankreich

Die Färbung des Urteils? Diskriminierungen in der französischen Justiz
am Beispiel eines Pariser Gerichts
Fabien Jobard und Sophie Névanen 9

Die Polizei als Abbild der Gesellschaft? Prozesse der Diskriminierung
bei der Rekrutierung von Frauen und ethnischen Minderheiten für die französische Polizei
Dominique Duprez 35

weitere Beiträge

Fragmente postmoderner Lebensformen jenseits der Kneipe – Eine Topographie städtischer
Sozialräume bei Nacht und ihrer Problematisierung anhand des öffentlichen Trinkens
Sascha Schierz 61

Steigende Punitivität oder stabile Sanktionsorientierungen der Bundesbürger?
Das Strafverlangen auf der Deliktebene im Zeitvergleich
Karl-Heinz Reuband 82

„Willingness to Pay for Security“ bei Passagierkontrollen am Flughafen –
Zu den individuellen Kosten öffentlicher Sicherheit
Christian Lüdemann und Christina Schlepper 97



CENTAURUS
Verlag & Media KG

ISSN 0939-608X

„Willingness to Pay for Security“ bei Passagierkontrollen am Flughafen

Zu den individuellen Kosten öffentlicher Sicherheit

von Christian Lüdemann und Christina Schlepper

Zusammenfassung

In dem Beitrag geht es um die Erklärung der Bereitschaft der Bürger, Kosten in Form von zusätzlicher Wartezeit am Flughafen in Kauf zu nehmen, um durch eine intensivere Kontrolle aller Flugpassagiere die Sicherheit zu erhöhen. Es werden eine Reihe von Hypothesen an den Daten einer repräsentativen telefonischen Bevölkerungsbefragung (N = 2176) überprüft. Dabei zeigt sich, dass die Angst vor terroristischen Anschlägen, soziale, ökonomische und existenzielle Ängste, Punitivität und Nutzenerwartungen im Hinblick auf neue staatliche Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen die Bereitschaft, zusätzliche Wartezeiten bei der Kontrolle in Kauf zu nehmen, fördern. Die Präferenz für ein „Social Sorting“ von Flugpassagieren im Sinne einer selektiven Passagierkontrolle nach bestimmten „verdächtigen“ Kriterien (Nationalität, äußeres Erscheinungsbild) vermindert dagegen diese Bereitschaft.

1. Einleitung

Die Ereignisse vom 11. September 2001 und insbesondere die Tatsache, dass diese Terroranschläge mit Flugzeugen verübt wurden, haben weltweit zu einer Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen geführt (Lyon 2003, 2006, 2007). So wurden auch an deutschen Flughäfen nicht nur die Personen- und Gepäckkontrollen intensiviert, sondern es wird inzwischen auch das Reiseverhalten der Bürger erfasst. Von allen Flugreisenden werden persönliche Daten wie Name, Geburtsdatum, Geschlecht, Staatsangehörigkeit

sowie sämtliche Angaben zum genauen Reiseverlauf erhoben und an die Bundespolizei übermittelt. Bei Flugreisen in die USA sorgt das PNR-Abkommen (PNR = Passenger Name Record) für die Übermittlung von 19 Datensätzen pro Fluggast an die USA. Ein ähnliches Abkommen ist auf EU-Ebene für sämtliche Flüge zwischen Europa und Nicht-EU-Staaten bereits in Planung.

In der öffentlichen Diskussion um neuere staatliche Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen, deren Ziel die nationale und globale Bekämpfung des Terrorismus ist, steht immer wieder die Frage im Mittelpunkt, wie viele Einschränkungen die Bürger und Bürgerinnen bereit sind, durch diese staatlichen Maßnahmen in Kauf zu nehmen, um die öffentliche Sicherheit zu erhöhen. Dieses Problem einer Abwägung individueller Kosten unterschiedlichster Art einerseits, die den Bürgern durch derartige Maßnahmen auferlegt werden, und einem Zuwachs an öffentlicher Sicherheit (d. h. einem Kollektivgut) durch Anwendung dieser Maßnahmen andererseits, wird im angelsächsischen Bereich unter den Begriffen "willingness to pay for security" oder "willingness to trade off liberties" diskutiert und untersucht (Bozzoli/Müller 2009; Davis/Silver 2004; Sullivan/Hendriks 2009; Viscusi/Zeckhauser 2003, 2005).

Zu diesen individuellen Kosten, die Bürger und Bürgerinnen durch staatliche Maßnahmen zur Bekämpfung des Terrorismus entstehen, gehören u. a. auch Zeitkosten. Diese entstehen z. B., wenn die Personenkontrollen an Flughäfen intensiviert werden und Flugpassagiere deshalb längere Wartezeiten hinnehmen müssen. Es handelt sich dabei also um einen Zielkonflikt bzw. eine klassische Dilemma-Situation, in der nicht beide Ziele (Minimierung von Wartezeit, Maximierung von Sicherheit) gleichzeitig zu realisieren sind, weil empirische Beziehungen zwischen den beiden Zielen existieren. D. h. entweder man nimmt die Kosten zusätzlicher Wartezeit in Kauf, um die Sicherheit zu erhöhen, oder aber man muss nicht länger warten, erzielt dadurch aber auch keinen Zuwachs an Sicherheit und schafft insofern wiederum Kosten. Ob durch diese intensiveren Kontrollen an Flughäfen allerdings die objektive Sicherheit tatsächlich zunimmt oder lediglich die subjektive Sicherheit bzw. das Sicherheitsgefühl der Passagiere erhöht wird, bleibt dahingestellt. Dieser Umstand sei immer mitgedacht, wenn im Folgenden von Sicherheit die Rede ist.

Die Akzeptanz längerer Abfertigungszeiten für eine Steigerung der Sicherheit stellt nun zum einen ein verhaltensbezogenes deskriptives Maß dafür

dar, was Bürger und Bürgerinnen bereit sind, für den Schutz vor terroristischen Anschlägen zu „zahlen“ oder zu „investieren“. Zum anderen ist es von theoretischem und praktischem Interesse, von welchen Determinanten die Größe dieser Investition abhängt. Diesen beiden Fragen widmet sich der Aufsatz auf der Grundlage der Daten einer repräsentativen Stichprobe von 2176 befragten Bürgern aus dem gesamten Bundesgebiet.

2. Hypothesen

Die Bereitschaft, individuelle Zeitkosten für zusätzliche öffentliche Sicherheit zu übernehmen, soll in unserer Studie im Wesentlichen über eine multiattributive Einstellungstheorie erklärt werden (Ajzen 2005; Armitage/Conner 2001; Eagly/Chaiken 1993: Kap. 4; Fishbein/Ajzen 2010; Semin/Fiedler 1996: Kap. 1). Diese Einstellungstheorie ist seit drei Jahrzehnten innerhalb der Sozialpsychologie fest etabliert und hat eine überaus breite Anerkennung sowie Verbreitung in der empirischen Forschung gefunden. Umso erstaunlicher ist es jedoch, dass diese Theorie immer noch selten von Soziologinnen und Soziologen zur Erklärung von Einstellungen angewendet wird. Dies mag verschiedene Gründe haben. Zum einen ist diese sozialpsychologische Theorie innerhalb der Soziologie immer noch relativ unbekannt. Zum anderen mag eine gewisse Zurückhaltung der Soziologie gegenüber theoretischen „Anleihen“ aus anderen Fachdisziplinen wie der Sozialpsychologie hier immer noch eine Rolle spielen. Opp (1974: 264) hat dies auch „Schrebergarten-Ideologie“ genannt, weil man darauf achtet, dass einem der „theoretische Nachbar“ nicht ins eigene Gehege kommt und man selbst seine theoretischen Grenzen auch nicht überschreitet und auch nicht über den disziplinären Zaun schaut.

Nach dieser Einstellungstheorie hängt die positive oder negative Einstellung einer Person gegenüber einem bestimmten Einstellungsobjekt (z. B. staatliche Überwachungs- oder Kontrollmaßnahmen) von den subjektiven Annahmen dieser Person ab, in denen sie dieses Einstellungsobjekt mit bestimmten Attributen, d. h. Merkmalen oder Konsequenzen verknüpft. Diese Attribute werden dem Einstellungsobjekt mit einer subjektiven Wahrscheinlichkeit zugeschrieben. Diese subjektive Wahrscheinlichkeit bezieht sich auf die Intensität, mit der man subjektiv der Auffassung ist, dass ein bestimmtes Einstellungsobjekt (z. B. staatliche Überwachungsmaßnahmen) ursächlich zu bestimmten Folgen (z. B. Verhinderung terroristischer Anschläge) führt. Man

kann diese Einschätzung auch als Stärke einer subjektiven Kausalattribution betrachten (d. h. staatliche Überwachungsmaßnahmen verhindern kausal terroristische Anschläge). Natürlich können diese subjektiven Kausalattributionen objektiv völlig unzutreffend sein. Befragte können also z. B. subjektiv glauben, dass sich mit staatlichen Überwachungsmaßnahmen terroristische Anschläge verhindern lassen. Insofern verbinden sie einen rein subjektiven Nutzen mit bestimmten Überwachungsmaßnahmen, obwohl diese Überwachungsmaßnahmen faktisch, d. h. tatsächlich nicht zu einem objektiven Nutzen im Sinne einer tatsächlichen Verhinderung terroristischer Anschläge führen. Die zentrale These der multiattributiven Einstellungstheorie lautet:

- Je stärker positiv bewertete Folgen und/oder je schwächer negativ bewertete Folgen subjektiv mit einem Einstellungsobjekt verknüpft werden, desto positiver ist auch die Einstellung gegenüber dem Einstellungsobjekt.

Bei der abhängigen Variable dieser Einstellungstheorie handelt es sich um die unabhängig von den Prädiktoren gemessene Einstellung gegenüber einem bestimmten Einstellungsobjekt, wobei sich diese Einstellung auf die Bewertung dieses Einstellungsobjektes bezieht. Die unabhängige Variable dieser Theorie bezieht sich dagegen auf die subjektiv erwarteten Folgen. Obwohl die subjektiven Annahmen über das Vorliegen bestimmter Folgen objektiv falsch sein können, sind sie von subjektiver Bedeutung für die Bildung einer Einstellung. Wenn man den erwarteten Nettonutzen staatlicher Überwachungsmaßnahmen als Differenz zwischen dem subjektiv erwarteten Nutzen und den subjektiv erwarteten Kosten dieser Maßnahmen definiert, lautet unsere Hypothese:

- Je höher der erwartete Nettonutzen staatlicher Überwachungsmaßnahmen ist, desto mehr zusätzliche Wartezeit wird man bereit sein, in Kauf zu nehmen, um die Sicherheit zu erhöhen.

Auch wenn im Zentrum unserer Bevölkerungsbefragung Einstellungen gegenüber sieben neueren staatlichen Überwachungsmaßnahmen standen, die sich nicht auf Flugsicherheit beziehen, gehen wir davon aus, dass die mit diesen Maßnahmen subjektiv assoziierten (positiven oder negativen) Attribute auch einen Effekt auf die individuelle Bereitschaft haben, Zeitkosten bei der Personenkontrolle von Flugpassagieren für mehr Sicherheit hinzunehmen.

Wir betrachten die Einstellung gegenüber diesen Maßnahmen als Proxy-Variable für die generelle Akzeptanz staatlicher Maßnahmen, die zur Terrorismusbekämpfung implementiert wurden und durch die ein Gewinn an Sicherheit erhofft wird. Dies trifft auch auf die Verschärfung und Intensivierung von Personenkontrollen von Flugpassagieren an Flughäfen zu.

Weiter gehen die Hypothesen, die wir überprüfen wollen, zum einen davon aus, dass nicht nur die Furcht vor einem terroristischen Anschlag (Davis/Silver 2004), sondern auch soziale, ökonomische und existenzielle Ängste sowie Punitivität die Bereitschaft, länger zu warten, fördern. So ist anzunehmen, dass punitive Einstellungen Ausdruck diffuser Unsicherheitsgefühle sind (Bauman 2000; Garland 2001) und damit in gleicher Weise wie Existenzängste mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis einhergehen, welches ein Mehr an Investitionen in die Sicherheit plausibel erscheinen lässt. In diese Richtung weist auch, dass sich in unseren Daten ein positiver Effekt von Punitivität auf die Akzeptanz neuer staatlicher Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen zeigt (vgl. Lüdemann/Schlepper 2010). Zum anderen vermuten wir aufgrund der multiattributiven Einstellungstheorie, dass Kostenerwartungen im Hinblick auf neuere staatliche Überwachungsmaßnahmen diese Bereitschaft reduzieren, weil die Auffassung, dass Überwachungsmaßnahmen generell eher zu negativ bewerteten Folgen führen, auch die Bereitschaft schwächen, zusätzliche Wartezeit in Kauf zu nehmen.

Überdies nehmen wir an, dass eine Präferenz für „social sorting“ die „willingness to pay for security“ vermindert. „Social sorting“ bedeutet in unserem Zusammenhang, dass nicht alle Flugpassagiere besonders gründlich kontrolliert werden, sondern nur Personen, denen aufgrund bestimmter vermuteter Risikomerkmale ein erhöhtes Gefährdungspotential zugeschrieben wird (Lyon 2002, 2007; Morgan/Pritchard 2005). In der Untersuchung von Tabrizi (2004) hat sich gezeigt, dass in den USA die Akzeptanz von derartigen Maßnahmen des „racial profiling“ infolge der Ereignisse vom 11. September 2001 gestiegen ist. Einen negativen Effekt der Befürwortung von „social sorting“ bei der Kontrolle von Flugpassagieren postulieren wir, weil es sich um zwei einander ausschließende Maßnahmen handelt: Entweder findet eine selektive Passagierkontrolle nach Kriterien wie Nationalität oder äußerem Erscheinungsbild statt („social sorting“) oder eine gründlichere Kontrolle *aller* Flugpassagiere (dies ist die Prämisse unserer Frage nach der zusätzlichen Wartezeit).

Ebenso gehen wir von einem negativen Effekt der Flughäufigkeit (in den letzten 12 Monaten) auf die Wartezeit aus, weil wir annehmen, dass gerade Vielflieger die bereits jetzt bestehenden langen Abfertigungszeiten (als Folge der Ereignisse von 9/11 und weiterer verübter Terroranschläge wie jene in London oder Madrid) besonders negativ bewerten und nicht zu weiteren „Zeitopfern“ bereit sind. Eine alternative Hypothese wäre, dass gerade Vielflieger, die daher oft längere Abfertigungszeiten erfahren haben, eher zu weiteren „Zeitopfern“ bereit sind, da ein Gewöhnungseffekt stattgefunden hat.

Darüber hinaus haben wir auch Hypothesen zum Einfluss einiger sozialdemographischer Variablen formuliert. So postulieren wir in Anlehnung an eine Reihe von Untersuchungen (Bozzoli/Müller 2009; Davis/Silver 2004; Huddy et al. 2005; Mühler 2008), dass politischer Konservatismus die Bereitschaft, „Zeitopfer“ für einen Zuwachs an Sicherheit zu erbringen, fördert.

Einen positiven Effekt postulieren wir auch für das Alter (Bozzoli/Müller 2009; Davis/Silver 2004; Huddy et al. 2005; Mühler 2008). Aus der klassischen Kriminalitätsfurchtforschung ist bekannt, dass die Kriminalitätsfurcht auf allen Dimensionen mit zunehmendem Alter ansteigt (Boers 1991). Da ältere Menschen mehr in ihre Sicherheit investieren, um sich vor Kriminalität zu schützen (konative Kriminalitätsfurcht), gehen wir davon aus, dass sie auch eine höhere Bereitschaft besitzen, zusätzliche Wartezeiten am Flughafen in Kauf zu nehmen, um dem Risiko eines terroristischen Anschlags zu begegnen. Dieselbe Prämisse gilt auch für Geschlecht und Bildung. Da Frauen und Personen mit geringer Schulbildung höhere Kriminalitätsfurchtwerte aufweisen, vermuten wir, dass sie mehr Wartezeit in Kauf nehmen als Männer und Personen mit hohem Bildungsabschluss (zum Einfluss von Bildung siehe auch Bozzoli/Müller 2009; Greenberg et al. 2004; Huddy et al. 2005). Leider finden sich in keiner dieser Studien theoretische Argumente, warum bestimmte Effekte dieser sozialdemographischen Variablen erwartet werden oder in den Daten festzustellen sind. Insofern haben diese Variablen also eher den Charakter von Kontrollvariablen ohne eine theoretische Einbettung.

Unsere Hypothesen, die wir an den Daten einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage aus dem Jahr 2009 testen wollen, lauten nun folgendermaßen:

- Je größer die Furcht vor terroristischen Anschlägen in Deutschland ist,
- je größer existenzielle Ängste sind,
- je höher die Punitivität ist,

- je weniger „social sorting“ bei der Kontrolle von Flugpassagieren befürwortet wird,
 - je höher der erwartete Nettonutzen staatlicher Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen ist,
 - je seltener Befragte in den letzten 12 Monaten geflogen sind,
 - je stärker sich Personen als politisch rechts einstufen,
 - je älter Personen sind,
 - je geringer die Bildung ist,
- desto längere Wartezeiten werden bei der Kontrolle von Flugpassagieren in Kauf genommen, um die öffentliche Sicherheit zu erhöhen.

3. Stichprobe und Messung der Variablen

Bei der Untersuchung handelt es sich um eine standardisierte CATI-Telefonbefragung einer repräsentativen Stichprobe von 2176 in Privathaushalten lebenden Personen ab 18 Jahre aus dem gesamten Bundesgebiet, die im Herbst 2009 von infas (Bonn) durchgeführt wurde. Im ersten Schritt wurde eine Zufallsstichprobe von Personen in Privathaushalten mit dem Gabler-Häder-Verfahren (Gabler/Häder 2002) gezogen und eine anschließende Zufallsauswahl innerhalb des ausgewählten Haushalts nach der „Last-Birthday“-Methode getroffen. Die Ausschöpfungsquote lag bei 23,2 Prozent, was für „Kaltanrufe“, d. h. Kontakte zu Personen, die nicht vorab durch ein Anschreiben oder einen Anruf über die Befragung, deren Ziele und Themen sowie über die durchführende Institution informiert wurden, ein durchaus üblicher Wert ist (vgl. Aust/Schröder 2009). Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Umfrageforschung generell und besonders Bevölkerungsumfragen in den vergangenen Jahren unter sinkenden Ausschöpfungsquoten zu leiden haben.

Die abhängige Variable „*willingness to pay for security*“ wurde durch die Frage gemessen, wie viele zusätzliche Minuten Wartezeit Befragte beim Einchecken am Flughafen vor einem Abflug in Kauf nehmen würden, d.h. zusätzlich warten würden, damit die Sicherheit durch gründlichere Kontrollen aller Passagiere erhöht wird. Die genaue Formulierung des Items lautete:

- „Aufgrund der Sicherheitskontrollen am Flughafen muss man vor dem Abflug einige Zeit warten. Um die Sicherheit zu erhöhen, ist es möglich, alle Passagiere gründlicher zu kontrollieren. Eine gründlichere

Kontrolle aller Passagiere würde aber längere Wartezeiten zur Folge haben. Wie viel zusätzliche Wartezeit würden Sie beim Einchecken in Kauf nehmen, damit die Sicherheit erhöht wird?"

(Skala: „0 Minuten, d.h. keine zusätzliche Wartezeit“ = 1; „1 bis 15 Minuten“ = 2; „16 bis 30 Minuten“ = 3; „31 bis 60 Minuten“ = 4; „61 bis 120 Minuten“ = 5; „mehr als 120 Minuten“ = 6)

Die *Punitivität* der Befragten wurde durch die Zustimmung zu folgenden Items erhoben:

- „Harte Strafen sind notwendig, damit andere davon abgehalten werden, Straftaten zu begehen“;
- „Die Todesstrafe sollte weltweit abgeschafft werden“;
- „Bei vielen Tätern hilft gegen erneute Straffälligkeit nur noch Abschreckung durch harte Strafen“

(Antworten auf das semantisch gedrehte Item 2 wurde invers recodiert. Skala: „stimme voll und ganz zu“ = 4; „stimme eher zu“ = 3; „stimme eher nicht zu“ = 2; „stimme überhaupt nicht zu“ = 1; Mittelwert; Cronbachs $\alpha = .66$)

Ein viertes Item („Durch Gefängnisstrafen geraten viele erst richtig auf die schiefe Bahn“) wurde aufgrund zu niedriger Trennschärfe ($r_{it} = .16$) eliminiert.

Weiter wurde gefragt, wie groß verschiedene *Ängste* sind, die sich auf existenzielle und ökonomische Probleme sowie auf Terrorismus beziehen:

- schwer krank zu werden;
- arbeitslos zu werden;
- im Alter den Lebensstandard nicht mehr halten zu können;
- im Alter zu vereinsamen;
- im Alter anderen als Pflegefall zur Last zu fallen;
- dass in Deutschland terroristische Anschläge verübt werden.

(Skala: „überhaupt keine Angst“ = 1; „geringe Angst“ = 2; „große Angst“ = 3; „sehr große Angst“ = 4)

Es wurde eine Variable *Existenzangst* aus den Items 1, 2, 3, 4 und 5 gebildet. Auf der Grundlage dieser fünf Items wurde ein Mittelwert berechnet (Cronbachs $\alpha = .77$). Weiter wurde die Variable *Terrorfurcht* aus dem Item 6 gebildet.

Die Einstellung gegenüber einem „*social sorting*“ von Flugpassagieren nach bestimmten Kriterien wurde durch die Zustimmung zu folgendem Item gemessen:

- „Am Flughafen sollten nicht alle Passagiere, sondern nur Passagiere mit ganz bestimmten Merkmalen wie einer bestimmten Nationalität oder einem bestimmten äußeren Erscheinungsbild besonders gründlich kontrolliert werden.“

(Skala: „stimme voll und ganz zu“ = 4; „stimme eher zu“ = 3; „stimme eher nicht zu“ = 2; „stimme überhaupt nicht zu“ = 1)

Bei den *staatlichen Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen*, die in die Berechnung des erwarteten Nettonutzens eingehen, handelt es sich um sieben verschiedene Maßnahmen, die die gesamte Bevölkerung oder aber große Subpopulationen betreffen (Internet-Nutzer, Nutzer von Telefonen, Bankkunden, Reisende, ePass-Besitzer). Die entsprechenden Items lauteten:

- Aufnahme biometrischer Merkmale in den Reisepass und Personalausweis, d. h. von zwei gespeicherten Fingerabdrücken und einem auf einem Mikrochip gespeicherten digitalisierten Lichtbild;
- Möglichkeit des Online-Zugriffs von Polizei und Bußgeldbehörden auf digitalisierte Passbilder aus dem Reisepass oder Personalausweis verdächtiger Personen;
- Möglichkeit des Abrufs von Bankdaten verdächtiger Personen durch Behörden, wie z. B. Finanz-, Arbeits-, Sozial- und Polizeibehörden;
- Vorratsdatenspeicherung, d. h. die Speicherung von Telefon- und Internetverbindungsdaten durch Telefongesellschaften für 6 Monate. Aus den Daten geht hervor, mit wem Sie wann und wie lange telefoniert haben und mit wem Sie wann Email- oder SMS-Kontakt hatten. Bei Handynutzung wird auch der Standort festgehalten;
- Möglichkeit der Online-Durchsuchung, d. h. dass Sicherheitsbehörden auf persönliche Daten privater Computer von verdächtigen Personen zugreifen können, ohne dass Betroffene dies merken;
- Antiterror-Datei in Form einer gemeinsamen Datenbank von 38 deutschen Ermittlungs- und Polizeibehörden, in der personenbezogene Daten von Verdächtigen und von Personen im Umfeld von Verdächtigen gespeichert sind. Dazu gehören Daten wie z. B. Name, Adresse, Reli-

gionszugehörigkeit, Waffenbesitz, Reisebewegungen oder Bankverbindungen;

- Erfassung der Passagierdaten von Flug- und Schiffsreisenden durch die Bundespolizei. Zu diesen Daten gehören unter anderem Name, Geschlecht, Staatsangehörigkeit und Daten zum genauen Reiseverlauf

Zur Messung des *erwarteten Nettonutzens* dieser Maßnahmen wurden die Personen gefragt, für wie wahrscheinlich sie es halten, dass bestimmte Konsequenzen als Folge dieser Maßnahmen auftreten (Skala: „Ja, auf jeden Fall“ = 4; „eher ja“ = 3; „eher nein“ = 2; „Nein, auf keinen Fall“ = 1). Diese Folgen stellen positive oder negative Externalitäten, (d. h. Effekte staatlichen Handelns für Dritte) für Bürgerinnen und Bürger dar, sie können sich auf eine kognitive oder affektive Dimension beziehen, und es kann sich um individuelle oder kollektive Folgen, d. h. um kollektive Güter bzw. kollektive Übel, handeln.

Da für Personen nicht nur die rein „instrumentellen“ Folgen (z. B. die Verhinderung terroristischer Anschläge) bestimmter Maßnahmen relevant sind, sondern auch, wie diese Maßnahmen (die zu bestimmten Folgen führen) angewendet und praktiziert werden, beziehen sich einige Folgen auch auf die „procedural utility“ (vgl. Frey et al. 2004), d. h. darauf, ob diese staatlichen Maßnahmen als fair oder gerecht empfunden werden. Bei der „procedural utility“ geht es darum, ob Bürger und Bürgerinnen das Gefühl haben, dass staatliche Maßnahmen ihre Autonomie und Freiheit sowie ihr Bedürfnis nach Selbstbestimmung respektieren und zeigen, dass der Staat seinen Bürgern vertraut. Alle Folgen sind so formuliert, dass sie eine eindeutige Valenzrichtung besitzen, d. h. eine eindeutig negative oder positive Bewertung implizieren, weil aus forschungsökonomischen Gründen nur die Auftrittswahrscheinlichkeit der jeweiligen Folge erhoben wurde und nicht auch die jeweilige Bewertung dieser Folge. Zur Vermeidung von Response-Sets wurden *positive und negative Folgen* unsystematisch gemischt vorgegeben. Zur kognitiven Erleichterung wurde zunächst nach individuellen und dann nach kollektiven Folgen gefragt. Die Items lauteten (+ = positive Folge, d. h. Nutzen; - = negative Folge, d. h. Kosten):

- sich wesentlich sicherer fühlen (+);
- Behörden gehen mit den Daten vertrauenswürdig um (+);

- Gefühl, die Kontrolle darüber zu verlieren, wie die Daten verwendet und gespeichert werden (-);
- Gefühl, vom Staat ungerechtfertigt verdächtigt zu werden (-);
- Behörden verwenden die Daten nur zu Zwecken, denen man zugestimmt hat (+);
- Gefühl, die Kontrolle darüber zu verlieren, ob, wann und in welchem Ausmaß man vom Staat überwacht wird (-);
- Die Maßnahmen erfüllen meine Erwartungen an den Staat (+);
- sich am Telefon, im Internet oder in E-mails nicht mehr frei und unbefangen äußern (-);
- Verletzung der Privatsphäre (-);
- Entstehung eines Klimas gegenseitigen Misstrauens zwischen Staat und Bürgern (-);
- Zunahme einer ablehnenden Haltung der Bürger gegenüber der Politik (-);
- Verhinderung terroristischer Anschläge in Deutschland (+);
- Bürger werden vorsichtiger im Umgang mit ihren persönlichen Daten (+);
- Furcht der Bürger vor Kriminalität und Terroranschlägen nimmt zu (-);
- es werden in diese Maßnahmen zu viele Steuergelder investiert (-);
- Senkung der Zahl von Straftaten (+);
- der Staat wird immer mehr Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen einführen (-)

Der erwartete Nettonutzen dieser Maßnahmen (d. h. Nutzen - Kosten) wurde als Differenz berechnet (Mittelwert für positive Folgen - Mittelwert für negative Folgen). Die politische Links-Rechts-Selbsteinstufung wurde mit einer Skala von 0 bis 10 gemessen (0 = „links“ bis 10 = „rechts“).

Negative Erfahrungen mit staatlicher Kontrolle wurden durch Fragen erhoben, die sich darauf bezogen, ob Befragte selber schon folgende Erfahrungen gemacht haben (Ja = 1; Nein = 0; es wurde ein additiver Index aus 14 Items gebildet):

1. Flug aufgrund von Kontrollen an einem deutschen Flughafen verpasst;
2. überdurchschnittlich langes Warten aufgrund von Kontrollen bei der Abfertigung an einem deutschen Flughafen;
3. an einem deutschen Flughafen oder an der Grenze abgetastet worden;

4. Gepäck wurde an einem deutschen Flughafen oder an der Grenze geöffnet und durchsucht;
5. verbale oder körperliche Auseinandersetzung mit Polizei-, Sicherheits- oder Zollbeamten gehabt;
6. bei Verkehrskontrolle kontrolliert worden;
7. bei Personenkontrolle auf der Straße kontrolliert worden;
8. Festnahme durch die Polizei;
9. von der Polizei als Beschuldigter oder Verdächtigter verhört worden;
10. Anzeige durch die Polizei;
11. Verurteilung von einem Gericht zu einer Geldstrafe;
12. Zahlung eines Bußgelds z. B. wegen Lärmbelästigung oder falschen Parkens;
13. eingehende Durchsuchung des Autos an der deutschen Grenze;
14. Punkte in der Verkehrssünderdatei in Flensburg bekommen

Weiter wurden folgende *sozialdemographische Variablen* erhoben: Geschlecht (Mann = 0; Frau = 1), Alter, Bildung, d. h. höchster Schulabschluss (Schule ohne Abschluss beendet = 0; Sonderschulabschluss, Abschluss Förderschule = 1; Volks- oder Hauptschulabschluss = 2; Mittlere Reife, Realschulabschluss = 3; Fachhochschulreife = 4; Abitur = 5). Häufigkeit beruflicher und privater Flugreisen in den letzten 12 Monaten („gar nicht“ = 1; „1-2 mal“ = 2; „3-5 mal“ = 3; „6–10 mal“ = 4; „öfter als 10 mal“ = 5).

4. Ergebnisse

Tabelle 1 kann man entnehmen, dass die Wartezeit eingipflig und nahezu symmetrisch verteilt ist und den gesamten Wertebereich der Antwortvorgaben ausschöpft. Modus und Mittelwert indizieren, dass die Mehrheit der Befragten bereit ist, 16 bis 30 Minuten zusätzliche Wartezeit für einen Zuwachs an Sicherheit in Kauf zu nehmen.

Immerhin würden 42,2 Prozent der Befragten mehr als eine halbe Stunde an zusätzlicher Wartezeit noch für akzeptabel halten und 13,7 Prozent sogar mehr als eine Stunde investieren. Ein Vergleich der realisierten Stichprobe mit der Grundgesamtheit ergab nur marginale Abweichungen, nämlich eine leichte Unterrepräsentierung von 3,2 Prozentpunkten bei Männern über 70

Jahre und 6,5 Prozentpunkten bei Frauen über 70 Jahre sowie eine leichte Überrepräsentierung von 4,8 Prozentpunkten bei Frauen zwischen 40 und 49 Jahren. Daher gehen wir von der Repräsentativität dieser deskriptiven Ergebnisse aus.

Tabelle 1: *Verteilung der Bereitschaft, zusätzliche Wartezeit in Kauf zu nehmen (Mittelwert = 3.35; Modus = 3; Standardabweichung = 1.155)*

Antwortkategorien	Code	Häufigkeit	%
0 Minuten, keine zusätzliche Wartezeit	1	123	5,9
1 bis 15 Minuten	2	288	13,9
16 bis 30 Minuten	3	791	38,1
31 bis 60 Minuten	4	591	28,5
61 bis 120 Minuten	5	180	8,7
mehr als 120 Minuten	6	104	5,0
Summe		2077	100 %

Die Ergebnisse der multiplen Regressionsanalyse in Tabelle 2 zeigen nun, dass die meisten unserer Hypothesen bestätigt werden, auch wenn die Höhe der jeweiligen Beta-Gewichte relativ bescheiden bleibt. So haben der erwartete Nettonutzen, Existenzängste, Punitivität und die Furcht vor terroristischen Anschlägen einen positiven Effekt auf die „willingness to pay for security“.

Auch in anderen Studien hat sich gezeigt, dass die Furcht vor terroristischen Anschlägen die Bereitschaft fördert, freiheitseinschränkende staatliche Sicherheitsmaßnahmen zu akzeptieren (Bozzoli/Müller 2009; Davis/Silver 2004; Greenberg et al. 2004; Huddy et al. 2005). Überraschend ist jedoch, dass die Variablen Alter, Bildung und die politische Links-Rechts-Selbsteinstufung keine signifikanten Effekte auf die Wartezeit ausüben und damit unsere Hypothesen widerlegen. Lediglich Frauen sind im Vergleich zu Männern eher bereit, längere Wartezeiten für mehr Sicherheit in Kauf zu nehmen.

Tabelle 2: *Determinanten der Bereitschaft, zusätzliche Wartezeit in Kauf zu nehmen (OLS-Schätzungen; Beta-Gewichte und unstandardisierte Regressionskoeffizienten)*

Prädiktoren	β	b
Angst vor terroristischen Anschlägen in Deutschland	.09 **	.13
existenzielle Ängste	.08 **	.14
Punitivität	.11 ***	.17
Präferenz für „social sorting“ von Flugpassagieren	-.06 *	-.08
Nettonutzen (Nutzen – Kosten)		
staatlicher Kontrollmaßnahmen	.09 ***	.10
Flughäufigkeit in den letzten 12 Monaten	-.15 ***	-.16
politische Links-Rechts-Selbsteinstufung	-.01 n.s.	-.004
Alter	-.03 n.s.	-.002
Bildung	-.05 n.s.	-.04
Geschlecht (Mann = 0; Frau = 1)	.07 **	.17
N	1675	
korrigiertes R ²	.10	

* $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$; n.s. $p \geq .05$

In Modellen, die als zusätzliche Prädiktoren Kriminalitätsfurcht und das Vertrauen in staatliche Instanzen (Bundesregierung, Justiz, Polizei) enthielten, hatten weder Kriminalitätsfurcht noch Systemvertrauen einen signifikanten Effekt. Unsere Ergebnisse widersprechen damit Studien, in denen sich positive Effekte des Systemvertrauens (Davis/Silver 2004) und der Kriminalitätsfurcht (Mühler 2008; Rauhut/Krumpal 2008) sowie negative Effekte der Bildung auf die Akzeptanz restriktiver Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen zeigten (Bozzoli/Müller 2009; Greenberg et al. 2004; Huddy et al. 2005). Ebenso hatte das Alter keinen Effekt, obwohl in Studien ein positiver Effekt des Alters auftrat (Davis/Silver 2004; Huddy et al. 2005; Mühler 2008; Bozzoli/Müller 2009). Auch persönliche negative Erfahrungen mit unterschiedlichen Arten staatlicher Kontrolle hatten in unseren Daten keinen signifikanten Effekt auf die zusätzliche Wartezeit.

Bei dem Modell in Tabelle 2 handelt es sich also um ein getrimmtes Modell, das diese nicht-signifikanten Prädiktoren, wie z. B. negative Erfahrungen mit staatlicher Kontrolle, nicht mehr enthält. Multikollinearität als mögliche Ursache für diese nicht-signifikanten Effekte scheidet aus, da das Aus-

maß an Multikollinearität der Prädiktoren tolerabel war. Eine mögliche Erklärung dafür, dass unsere Ergebnisse teilweise anderen Studien widersprechen, besteht darin, dass sich die jeweils abhängigen Variablen in diesen anderen Studien eher auf den Grad der Unterstützung oder Befürwortung bestimmter restriktiver staatlicher sicherheitspolitischer Maßnahmen durch die Bevölkerung und nicht genau auf unsere abhängige Variable "Willingness to Pay for Security" im Sinne zusätzlicher Wartezeit bezogen.

5. Fazit

Methodisch zu kritisieren wäre an unserer Studie, dass in der Frage nach der zusätzlichen Wartezeit numerisch unspezifiziert bleibt, um wie viel sicherer die Flüge durch eine gründlichere Kontrolle aller Flugpassagiere werden. D. h. es fehlt ein gemeinsamer quantitativer Anker für die Befragten, der angibt, dass durch eine derartige Kontrolle z. B. fünf Terroranschläge pro Jahr verhindert werden. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass unsere Frage nach der Bereitschaft, zusätzliche Wartezeit am Flughafen in Kauf zu nehmen, um durch eine damit verbundene intensivere Kontrolle aller Flugpassagiere die Sicherheit zu erhöhen, explizit die Prämisse dieser Frage zum Ausdruck bringt. Insofern stellt diese Prämisse den expliziten Hintergrund bzw. Kontext für diese Frage dar. Davon jedoch klar zu unterscheiden ist die empirische Frage, ob eine solche Maßnahme, d. h. eine intensivere Kontrolle aller Flugpassagiere auch faktisch, d. h. in der Realität zu einer tatsächlichen Erhöhung der Sicherheit führt. Daher halten wir eine derartige Formulierung für viel zu artifiziell, um sie in einer allgemeinen CATI-Bevölkerungsbefragung anwenden zu können. Zwar verwenden Viscusi und Zeckhauser (2005) vergleichbare numerische Angaben für ihre Befragten, allerdings im Rahmen einer schriftlichen Befragung von Studenten!

Von besonderem Interesse wäre natürlich gewesen, zu untersuchen, ob es erstens systematische Unterschiede in der Warte-Bereitschaft und zweitens bei der Erklärungskraft der verwendeten Prädiktoren zwischen Deutschen und solchen Personengruppen gibt, die aufgrund ihres Aussehens und/oder ihrer Nationalität als besonders „terrorverdächtig“ gelten. Da jedoch im gesamten Sample nur 49 Befragte (2,3 %) bei der Frage nach ihrer Religionszugehörigkeit eine islamische Religionszugehörigkeit angaben, war eine entsprechend differenzierte Analyse leider nicht möglich (für subgruppenspezi-

fische Analysen im Hinblick auf Weiße, Farbige, Latinos, Anhänger christlicher sowie nicht-christlicher Glaubengemeinschaften vgl. Bozzoli/Müller 2009; Davis/Silver 2004; Greenberg et al. 2004; Huddy et al. 2005; Viscusi/Zeckhauser 2003).

Unsere multivariate Analyse hat gezeigt, dass soziale, ökonomische und existenzielle Ängste, die Angst vor terroristischen Anschlägen, Punitivität und Nutzenerwartungen im Hinblick auf neue staatliche Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen die Bereitschaft, Kosten in Form zusätzlicher Wartezeit bei der Kontrolle am Flughafen hinzunehmen, fördern. Die Präferenz für ein "social sorting" von Flugpassagieren im Sinne einer selektiven Passagierkontrolle nach bestimmten Kriterien (Nationalität, äußeres Erscheinungsbild) vermindert dagegen diese Bereitschaft.

Die Mehrheit der Befragten in unserer Studie ist bereit, 16 bis 30 Minuten zusätzliche Wartezeit für einen Zuwachs an Sicherheit in Kauf zu nehmen. 42,2 Prozent halten es für akzeptabel, länger als eine halbe Stunde zu warten und 13,7 Prozent würden sogar mehr als eine Stunde an zusätzlicher Wartezeit investieren. Nach unseren Ergebnissen stoßen intensivere Personen- und Gepäckkontrollen, die zwangsläufig längere Abfertigungszeiten für Passagiere mit sich bringen, daher offenbar auf relativ wenig Widerstand in der Bevölkerung. So sind lediglich 5,9 Prozent der Befragten nicht bereit, zusätzliche Wartezeiten hinzunehmen, um die Sicherheit zu erhöhen.

Versuche, wesentlich invasivere Maßnahmen wie Ganzkörperscanner zur Kontrolle an deutschen Flughäfen durchzusetzen, blieben bisher erfolglos. Diese Geräte tauchen bislang nur punktuell nach spektakulären Zwischenfällen, wie dem verhinderten Terroranschlag von Detroit im Dezember 2009, wieder in der öffentlichen Sicherheitsdebatte auf. Inzwischen gibt es neben Widerstand von NGOs sogar eine Online-Petition beim Deutschen Bundestag, die sich gegen die Zulassung von Ganzkörperscannern an deutschen Flughäfen richtet und bereits von 16.793 Personen mitgezeichnet wurde (Stand: 23. Februar 2010). Der massive Protest innerhalb der Bevölkerung, der sich gegen den Einsatz von Ganzkörperscannern richtet, indiziert, dass ein solch tiefer Eingriff in die Persönlichkeitsrechte offenbar den Preis übersteigt, den der Bürger bereit ist, zur Erhöhung seiner (subjektiven) Sicherheit zu bezahlen.

Dass ein derartiger Widerstand allerdings nicht unbedingt auf Dauer erfolgreich ist, zeigt die aktuelle Entwicklung in den USA. So war der Einsatz dieser neuen Technik bislang auch dort am Widerstand von Bürgerrechtlern gescheitert. Nach dem vereitelten Terroranschlag von Detroit sollen nun jedoch bis Ende Juni 2010 150 Körperscanner auf Flughäfen in den USA installiert werden (Spiegel Online 24.2.2010). Dieses die Terrorgefahr wieder ins allgemeine Bewusstsein bringende Ereignis konnte also von der US-Regierung erfolgreich genutzt werden, um die Einführung der umstrittenen Geräte letztendlich doch durchzusetzen. In solchen Bedrohungssituationen öffnet sich also ein zeitlich limitiertes politisches „Gelegenheitsfenster“ (Müller 2008: 374), da zum einen die Erwartung der Bevölkerung, dass der Staat „handelt“, sehr hoch ist und zum anderen die Bereitschaft der Bürger und Bürgerinnen, sich derartig restriktiven sicherheitspolitischen Maßnahmen zu widersetzen, nur gering ausgeprägt ist.

Literatur

- Ajzen, I., 2005: *Attitudes, Personality and Behavior* (2. Auflage). Milton-Keynes: Open University Press (McGraw-Hill).
- Armitage, C.J./Conner, M., 2001: Efficacy of the Theory of Planned Behavior: A Meta-Analytic Review. *British Journal of Social Psychology* 40: 471-499.
- Aust, F./Schröder, H., 2009: Sinkende Stichprobenausschöpfung in der Umfrageforschung – Ein Bericht aus der Praxis. S. 195-212 in: Weichbold, M./Bacher, J./Wolf, C. (Hrsg.), *Umfrageforschung – Herausforderungen und Grenzen* (Österreichische Zeitschrift für Soziologie, Sonderheft 9). Wiesbaden: VS – Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bauman, Z., 2000: *Die Krise der Politik. Fluch und Chance einer neuen Öffentlichkeit*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Boers, K., 1991: *Kriminalitätsfurcht: Über den Entstehungszusammenhang und die Folgen eines sozialen Problems*. Pfaffenweiler: Centaurus.
- Bozzoli, C./Müller, C., 2009: Perceptions and Attitudes to a Terrorist Shock. Evidence from the UK (Economics of Security Working Paper No. 13). Berlin Economics of Security. Berlin: DIW. *Internetquelle*: [http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.354140.de/diw_econsec0013.pdf].
- Davis, D.W./Silver, B.D., 2004: Civil Liberties vs. Security: Public Opinion in the Context of the Terrorist Attacks on America. *American Journal of Political Science* 48: 28-46.
- Eagly, A.H./Chaiken, S., 1993: *The Psychology of Attitudes*. Fort Worth: Harcourt.
- Fishbein, M./Ajzen, I., 2010: *Predicting and Changing Behavior: The Reasoned Action Approach*. New York: Psychology Press (Taylor & Francis).
- Frey, B.S./Benz, M./Stutzer, A., 2004: Introducing Procedural Utility: Not Only What, but also How Matters. *Journal of Institutional and Theoretical Economics* 160: 377-401.

- Gabler, S./Häder, S. (Hrsg.), 2002: Telefonstichproben. Methodische Innovationen und Anwendungen in Deutschland. Münster: Waxmann.
- Garland, D. (2001): *The Culture of Control. Crime and Social Order in Contemporary Society*. Chicago: University of Chicago Press.
- Greenberg, M./Craighill, P./Greenberg, A., 2004: Trying to understand Behavioral Responses to Terrorism: Personal Civil Liberties, Environmental Hazards, and U.S. Resident Reactions to the September 11, 2001 Attacks. *Human Ecology Review* 11: 165-176.
- Huddy, L./Feldman, S./Taber, C./Lahav, G., 2005: Threat, Anxiety, and Support of Anti-Terrorism Policies. *American Journal of Political Science* 49/3: 593-608.
- Lüdemann, C./Schlepper, C., 2010: Angst im Überwachungsstaat – Eine empirische Studie zur Akzeptanz neuer staatlicher Überwachungsmaßnahmen. Erscheint in: Kurz, C. (Hrsg.): 1984.org – Akteure der Überwachung. Bielefeld: Transcript.
- Lyon, D. (Hrsg.), 2004: *Surveillance as Social Sorting: Privacy, Risk, and Digital Discrimination*. London: Routledge.
- Lyon, D., 2006: Airport Screening, Surveillance, and Social Sorting: Canadian Responses to 9/11 in Context. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice* 48/3: 397-411.
- Lyon, D., 2007: Surveillance, Security and Social Sorting. *Emerging Research Priorities. International Criminal Justice Review* 17/3: 161-170.
- Morgan, N./Pritchard, A., 2005: Security and Social 'Sorting'. *Traversing the Surveillance-Tourism Dialectic. Tourist Studies* 5/2: 115-132.
- Mühler, K., 2008: Zur Abhängigkeit des individuellen Verlangens nach sozialer Kontrolle von der Intensität der Kriminalitätsfurcht. S. 223-244 in: Diekmann, A./Eichner, K./Schmidt, P./Voss, T. (Hrsg.), *Rational Choice: Theoretische Analysen und empirische Resultate*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Müller, M.M., 2008: Wer schützt die Freiheit? *Gesellschaft-Wirtschaft-Politik (GWP)* 57/2: 371-382.
- Opp, K.-D., 1974: *Abweichendes Verhalten und Gesellschaftsstruktur*. Darmstadt und Neuwied: Luchterhand.
- Rauhut, H./Krumpal, I., 2008: Die Durchsetzung sozialer Normen in Low-Cost und High-Cost Situationen. *Zeitschrift für Soziologie* 37/5: 380-402.
- Semin, G.R./Fiedler, K. (Hrsg.), 1996: *Applied Social Psychology*. London: Sage.
- Spiegel Online, 2010: USA stellen 150 Körperscanner auf Flughäfen auf. *Internetquelle*: [<http://www.spiegel.de/reise/aktuell/0,1518,679992,00.html>].
- Sullivan, J.L./Hendriks, H., 2009: Public Support for Civil Liberties Pre and Post 9/11. *Annual Review of Law and Social Science* 5: 375-391.
- Tabrizi, S.J., 2004: At what Prize? Security, Civil Liberties, and Public Opinion in the Age of Terrorism. S. 185-202 in: Cohen, D.B./Wells, J.W. (Hrsg.), *American National Security and Civil Liberties in an Era of Terrorism*. New York: Palgrave MacMillan.
- Viscusi, W.K./Zeckhauser, R.J., 2003: Sacrificing Civil Liberties to Reduce Terrorism Risks. *Journal of Risk and Uncertainty* 26: 99-120.
- Viscusi, W.K./Zeckhauser, R.J., 2005: Recollection Bias and the Combat of Terrorism. *Journal of Legal Studies* 34: 27-55.

Willingness to Pay for Security at Airport Passenger Controls

The Individual Costs of Public Security

Abstract

This article is a theory-driven multivariate statistical analysis of the willingness to pay for an increase of security in terms of additional waiting time at airports thereby imposing (additional) time-costs on airline passengers. A multivariate regression model is tested with data from a large German telephone survey (N = 2176). The results of the analysis indicate that fear of terrorism as well as economic and existential fears, punitive attitudes, and expected benefits attributed to new surveillance measures are predictors of the willingness to pay for security as they have positive effects on the dependent variable. On the other hand social sorting in terms of targeting of passengers for security screening based on "suspicious" characteristics like nationality and appearance has a negative effect on the willingness to pay for security in terms of additional waiting time at airports.

Christian Lüdemann

*Institut für Sicherheits- und
Präventionsforschung e.V. (ISIP)
Von-Melle-Park 5
20146 Hamburg
chluedemann@t-online.de*

Christina Schlepper

*Institut für Sicherheits- und
Präventionsforschung e.V. (ISIP)
Von-Melle-Park 5
20146 Hamburg
isip@uni-hamburg.de*

